Die Schiffahrt Stettins während des Krieges

(Ihre Stellung in der Gesamttransportlage)

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doktors der Staatswissenschaften

einer

Hohen Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg

vorgelegt von

Bruno Rückert

Referent: Professor Dr. Aubin

Auszug

Berlin 1924

Druck: Hans Dohrn, Berlin SW 61

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Die Schiffahrt Stettins während des Krieges.

(Ihre Stellung in der Gesamttransportlage.)

In doppelter Beziehung reizte die Aufgabe, die Schiffahrt Stettins während des Krieges zu untersuchen; einmal gelangte Stettin infolge der Kriegsereignisse zu erhöhter Bedeutung für die Volkswirtschaft und die Kriegführung, und zum andern mußten gerade in einer solchen Untersuchung sich Gesichtspunkte für die gesamte deutsche Kriegsverkehrspolitik gewinnen lassen.

Drei Pflichten waren es, die Stettin in Hinsicht auf den Krieg zu erfüllen hatte. Durch die seekriegerischen Maßnahmen unserer Feinde und durch unsere eigenen wurde Stettin zu dem Erzeinfuhrhafen Deutschlands, da Rotterdam und die westlichen Nordseehäfen ausfielen; in Hamburg bis 1916 nicht genügende Umschlagsvorrichtungen für Erze vorhanden waren, Stettin aber am besten von den schwedischen Erzverschiffungshäfen (das norwegische Narwik schied aus nautischen Sicherheitsgründen aus) erreicht werden konnte. Aus demselben Grunde fiel Stettin die zweite Aufgabe zu, Ausgangspunkt des sogen. Kompensationsverkehrs zu sein, der sich hauptsächlich auf Kohlen erstreckte. Und die dritte Aufgabe läßt sich auf die Formel bringen: Stettin als Etappenhafen seit der Besetzung Libaus.

Wenn so das Aufgabengebiet klar umrissen ist, so geht aus ihm gleichzeitig hervor, in welcher Richtung sich der seewärtige Handel Stettins geändert haben mußte. Es ergab sich eine Aenderung in qualitativer und quantitativer Richtung. Je länger der Krieg dauerte, desto größeren Einfluß übte er auf die Wirtschaft aus. Wir glichen im Kriege einer belagerten Festung, die nur nach der Ostsee einen sicheren Ausgang hatte. Produkte, die wir sonst ausführten, mußten zurückgehalten werden, andere, besonders Kriegsrohstoffe (Erze!), mußten soviel wie möglich hereingeholt werden. Unser Außenhandel bekam ein gänzlich anderes Gesicht. Für Stettin entfielen von einem Gesamtverkehr von 6 245 438 to sofort 3 699 114 to infolge des Verkehrsausfalls mit bestimmten Staaten und den Nordseehäfen außer Hamburg. Außerdem wurde die Zusammensetzung des Güterverkehrs nach Warengattungen eine ganz andere. Wo früher die Mannigfaltigkeit herrschte, war jetzt eine kriegsmäßige Einfachheit (infolge der deutschen und ausländischen Ausfuhrverbote) vorhanden. Erze und Kohlen dominierten in viel stärkerer Weise als früher; ja, sie bildeten das Rückgrat für die Stettiner Seeschiffahrt. 1916 erreichten sie den Höchstanteil an dem Gesamtverkehr, nämlich 89,7 % (1913: 30,3 %). Und das dazu bei einem seewärtigen Gesamtverkehr, der bedeutend gesunken war und betrug:

1913	6 245 438 to	1916	3 321 001 to
1914	4 373 077 to	1917	2 720 056 to
1915	3 098 822 to	1918	2 537 625 to

Erzeinfuhr und Kohlenausfuhr waren die Angelpunkte der Stettiner Seeschiffahrt geworden. Dieser gegen Friedenszeiten außerordentlich gesteigerte Erz- und Kohlenverkehr konnte nur bewältigt werden, weil Stettin mit den modernsten Lade- und Löschvorrichtungen ausgestattet war. Aber wie war seine Wirkung auf die Gesamttransportlage?

Stettin hatte nicht nur das oberschlesische und böhmische Hüttenrevier mit Erzen zu versorgen, sondern auch soviel wie möglich zu der Versorgung des westdeutschen Industriegebietes beizutragen, die unter normalen Verhältnissen von Rotterdam und den westlichen Nordseehäfen aus geschah. Da aber eine Wasserstraßenverbindung nach dem Westen (Mittellandkanal!) nicht bestand, so mußten die Erze auf dem Bahnweg transportiert werden, was eine unerwünschte Belastung der Eisenbahn insofern besonders bedeutete, als diese Transporte gerade im Sommer erfolgen mußten (Lulea eisfrei!), also wenn an den Landfronten die Hauptkampfhandlungen sich abspielten, die Eisenbahn sowieso schon überlastet war. Dieser unwirtschaftliche Weg wurde auch deshalb bevorzugt, weil die Eisenbahn Erzausnahmetarife gestellte, so daß die Rheeder von einer möglichst westwärtigen Dirigierung ihrer Erzschiffe absahen. Auf die Dauer mußte sich dieser Zustand zu einer Transportkrisis auswirken; denn die Beanspruchung der Bahn wurde eine immer stärkere mit dem Einsetzen und Andauern des Stellungskrieges, der einen ungeheuren Materialtransport an die Fronten auslöste. In Stettin selbst ergab sich durch die Bevorzugung des Bahnweges eine über das erträgliche Maß hinausgehende Belastung der Bahnumschlagstellen und ihrer Lade- und Löscheinrichtungen, so daß Verzögerungen beim Laden und Löschen an der Tagesordnung waren und auf die Menge der Ein- und Ausfuhr nachteilig rückwirkten. Ende 1916 war die Transportkrisis auch tatsächlich akut geworden, und der Zwang zur Abhilfe war gegeben.

Man entschloß sich, das Problem von der Seeschiffahrt her anzugreifen, indem man die gesamte Seeschiffahrt in Regie nahm. Die Behörde dazu wurde in Hamburg unter dem Namen „Ausgleichsstelle für Handelsschiffraum (Seeschiffahrt) beim Chef des Feldeisenbahnwesens“ (abgekürzt: Schiffsausgleich) errichtet. Aus der Unterstellung dieses Organs unter den Feldeisenbahnchef ging die Absicht hervor, daß man Schiffahrt und Eisenbahn zu einem organischen Zusammenarbeiten bringen wollte unter Berücksichtigung der Bahnentlastung, der Seehäfenauslastung, der Erzielung einer möglichst großen Einfuhr und der bestmöglichen Ausnutzung der vorhandenen Tonnage. Man schuf Erzlagerungsplätze in den Häfen und im Lande, ferner setzte man die Kaigebühren in Emden und Nordenham herunter, in Hamburg wurden die Erz- und Kohlenumschlagseinrichtungen verbessert und erweitert, die Durchfahrtbestimmungen für den Nordostseekanal wurden gemildert. Der Zweck war, die Erzmengen möglichst westwärts zu dirigieren, ebenso die Kohlen von den westlichen Nordseehäfen soweit wie möglich abgehen zu lassen. Der Erfolg bestätigte die Notwendigkeit dieser kriegswirtschaftlichen Organisation: die Erzeinfuhr war 1917 um 800 000 to höher als 1916, von dieser Mehreinfuhr entfielen auf Stettin nur 30 000 to. Vom Oktober 1917 ab wurden bahnwärts von Stettin überhaupt keine Erze mehr nach dem Westen transportiert. 1918 konnte die Erzeinfuhr nach Stettin sogar stark vermindert werden. Das Moment der Wirtschaftlichkeit hatte sich in der Verkehrspolitik durchgesetzt.

Das Jahr 1918 brachte dann die Friedensschlüsse mit Rußland und den Randstaaten. Mit den letzteren wurde der Verkehr bald sehr lebhaft und mannigfaltig und berechtigte zu den schönsten Hoffnungen, als der Zusammenbruch alles vernichtete — auch die Ostseeschiffahrt. Die Blockade erreichte dann, daß der seewärtige Handel Stettins einen Tiefstand einnahm, der dem Unfang desjenigen im Jahre 1880 entsprach. Was in 33 Friedensjahren in harter Arbeit geschaffen worden war, war vernichtet.

Wenn man bei der Seeschiffahrt das zu späte Einsetzen einer der Gesamttransportlage Rechnung tragenden Verkehrspolitik feststellen mußte, so trifft diese Feststellung in noch viel stärkerem Maße auf die Binnenschiffahrt zu. Die günstigen Stettiner binnenwasserwärtigen Verbindungen wurden nicht im entferntesten ausgenutzt. Man ließ den Zustand aus Friedenszeiten — Konkurrenz zwischen Bahn und Binnenschiffahrt — ruhig bestehen, wobei die Binnenschiffahrt immer der leidtragende Teil war, weil die Eisenbahn es sich leisten konnte, Ausnahmetarife zu gestellen; denn hinter ihr stand ja der — Steuerzahler. Erze und Kohlen waren typische Güter für den Masserverkehr auf den Wasserstraßen, aber daran dachte man auch erst, als die Transportkrisis 1916 einsetzte. Und als man schon die kriegswirtschaftliche Organisation für die Binnenschiffahrt geschaffen hatte, blieb die Eisenbahn immer noch passiv. Sie stellte weiter Waggons zur Verfügung entsprechend den Anforderungen, sie hielt an ihren Ausnahmetarifen fest. Nicht nur, daß sich die Bahn selbst dadurch schadete und damit das ganze Verkehrswesen, auch den Schiffs- und Kahnbesitzern entzog man die einzige Verdienstmöglichkeit, die sowieso schon unter dem Ausfall von „Friedensgütern" für den Transport und außerdem besonders 1917 unter Kleinwasser litten. In welcher Weise die Stettiner Binnenschiffahrt zur Bewegung von Frachten herangezogen werden konnte, geht daraus hervor, daß sie 1913 mit rund 5 Millionen to an dem Gesamtgüterumschlag Stettins von rund 15 Millionen to beteiligt war, die Eisenbahn nur mit 1,4 Millionen to. Erst 1918 wirkte sich die Schaffung der kriegswirtschaftlichen Organisierung der Binnenschiffahrt aus, bis dahin stand die Politik der Eisenbahn entgegen. Bei der Abhängigkeit der Binnenschiffahrt von der Seeschiffahrt war es nur natürlich, daß die Frachtenmenge für die erstere mit dem Einsetzen der Blockade zurückging. Auch die Heeres- und kriegswirtschaftlichen Transporte, zu denen man die Binnenschiffahrt herangezogen hatte, hörten mit dem Beginn der Demobilmachung auf. Lediglich 1919 hätte die Binnenschiffahrt die Eisenbahn in größerem Umfang entlasten können, aber in diesem Jahre trugen die innerpolitischen Verhältnisse (Streiks der Schiffer, der Eisenbahner und der Grubenarbeiter) dazu bei, daß die Wasserstraßen nicht ausgenutzt und die Eisenbahnen nicht entlastet werden konnten.

Unsere gesamte Verkehrspolitik während des Krieges ist eigentlich ein Schulbeispiel dafür, wie es nicht gemacht werden soll. Gewiß läßt sich zur Entschuldigung anführen, daß man mit einer derartig langen Dauer des Krieges von vornherein nicht gerechnet hatte. Aber als man nach der Marneschlacht sich darüber klar wurde, daß mit einer baldigen Beendigung des Krieges nicht gerechnet werden durfte, da hätte man eine Verkehrspolitik treiben müssen, die Seeschiffahrt, Eisenbahn und Binnenschiffahrt in organischer Zusammenarbeit in den Dienst der Volkswirtschaft und der Kriegführung zu stellen gehabt hätte.